

Sater, Beverly F., réd., *Arctic and Middle North Transportation*. Washington, D.C., The Arctic Institute of North America, décembre 1969, iv et 204 pages, 1 carte hors-texte.

Jean Cermakian

Volume 13, numéro 30, 1969

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020890ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020890ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Cermakian, J. (1969). Compte rendu de [Sater, Beverly F., réd., *Arctic and Middle North Transportation*. Washington, D.C., The Arctic Institute of North America, décembre 1969, iv et 204 pages, 1 carte hors-texte.] *Cahiers de géographie du Québec*, 13(30), 385–385. <https://doi.org/10.7202/020890ar>

Ce travail (dont deux articles préliminaires, des mêmes auteurs, ont paru dans l'*Annuaire du Québec* 1970) est illustré de cartes et graphiques fort intéressants et enrichi de très nombreux tableaux statistiques et d'une bonne bibliographie. Il a sa place parmi les meilleurs ouvrages de géographie de la circulation et des échanges, au Canada et ailleurs.

Jean CERMAKIAN

SATER, Beverly F., réd., **Arctic and Middle North Transportation**. Washington, D.C., The Arctic Institute of North America, décembre 1969, iv et 204 pages, 1 carte hors-texte.

Il a déjà été question, dans un précédent numéro (*Cahiers de Géographie de Québec*, n° 28, p. 457-458), du symposium sur les transports dans l'Arctique et le Moyen-Nord organisé à Montréal en mars 1969 par l'Institut arctique d'Amérique du nord. Ce dernier a publié, tel que prévu, les comptes-rendus de ce symposium, quelques mois plus tard, peu de temps après le premier voyage du pétrolier géant *Manhattan* dans l'Arctique. Depuis la publication des comptes-rendus, l'intérêt de ces derniers s'est considérablement accru, avec la prise de position très ferme du gouvernement canadien concernant la souveraineté du Canada sur les eaux de l'Arctique et la législation (adoptée à l'unanimité aux Communes) sur le contrôle de la pollution dans ces mêmes eaux.

L'ouvrage est divisé en quatre parties. La première est un résumé de treize pages des principaux thèmes abordés au cours du symposium. Ce résumé, fort utile, se termine par une liste de douze domaines de recherche scientifique prioritaires, comprenant aussi bien des études plus poussées des glaces marines dans l'Arctique que des relevés topographiques, géologiques ou géophysiques dans certaines régions de prospection minière ou pétrolière, ou encore le perfectionnement de véhicules adaptés aux conditions de toundra et de pergélisol. Le but de cette recherche serait surtout de faciliter l'exploitation et l'évacuation des richesses souterraines du Grand Nord canadien et de l'Alaska. Dans la deuxième partie se trouvent regroupés tous les discours et communications portant sur l'ensemble des problèmes de transports et d'exploitation des ressources en Alaska et dans le Nord du Canada. Ici, il faut surtout remarquer le discours du Dr. O. M. Solandt sur les problèmes de transports dans l'Arctique canadien, la vaste fresque géographique de T. Lloyd sur le Nord d'aujourd'hui, et l'exposé de J. W. Pickersgill sur les transports dans le Nord du Canada. La troisième partie comprend les communications traitant du développement des ressources, surtout du pétrole et du gaz naturel dans le Nord de l'Alaska et dans l'Arctique canadien, mais également des ressources minières. La quatrième et dernière partie traite de tous les domaines de transports et leurs applications, perfectionnements ou variantes susceptibles d'intéresser le milieu nordique: navigation intérieure dans le bassin du Mackenzie, oléoducs (où il est question de l'oléoduc trans-Alaska, d'un diamètre de 24 pouces, devant relier Prudhoe Bay au golfe de l'Alaska, sur une distance de 800 milles, au coût d'environ 900 millions de dollars), transports maritimes dans l'Arctique (en particulier les problèmes du pétrolier *Manhattan*, dont l'itinéraire est tracé sur la carte hors-texte des régions nordiques), routes, chemins de fer, transport aérien de marchandises, véhicules sur coussin d'air, hélicoptères et avions à décollage court ou vertical. Comme le dit W. M. Gilchrist, en conclusion de cette quatrième partie, les différents textes sont intéressants mais probablement trop techniques pour la majorité des participants du symposium (et des lecteurs des comptes-rendus), chaque auteur étant fort compétent dans son domaine, mais peu conscient de la nécessité d'envisager le problème des transports nordiques d'une manière globale.

En définitive, nous avons ici un ouvrage intéressant et qui a sans doute sa place parmi les travaux encore peu nombreux sur le sujet. Mais on ne peut s'empêcher de regretter le fait que l'accent y soit trop fortement mis sur l'exploitation des ressources et l'utilisation quasi-exclusive des transports à cette fin. Par contre, il n'est presque pas question d'autres fonctions des transports dans les régions nordiques, comme éventuellement le développement régional ou l'aménagement touristique, ou encore la desserte de noyaux de peuplement isolés. Il est à espérer que cette lacune soit comblée un jour.

Jean CERMAKIAN